Die Chemtrail-Apostel erleiden einen weiteren herben Rückschlag !

Eine sachliche Untersuchung entlarvt den Chemtrail-Wahn

Myth Bust: Chemtrails vs. KOKO – Abschlussbericht



Dieser Bericht fasst sämtliche Ergebnisse des KOKO-Projektes zusammen. Er ist als Abschlussbaustein einer 75-tägigen Serie von täglichen Wetterbeobachtungen, Wetterdatenanalysen und den daraus entstandenen KOKO-Prognosen zu verstehen. Dasselbe gilt für die damit verbundene Diskussion zum Thema "Chemtrailing". Gegen Ende eröffne ich den Lesern/innen einen weiterführenden Ausblick auf die mögliche Weiterentwicklung dieser speziellen Variante des sogenannten Geo-Engineerings.

"Denn wenn keine Natur wäre, so wäre auch keine Herrlichkeit und Macht, viel weniger Majestät, auch kein Geist; sondern eine Stille ohne Wesen, ein ewig nichts ohne Glanz und Schein." Jakob Böhme, zitiert aus "De tribus principiis"

Ich, AE-35, beende hiermit meinen Beitrag zum Projekt "KOKO" (Kondensstreifen-Kontrolle) auf der IKN.

Zwar sind erst 75 der angesagten 100 KOKO's absolviert, doch aufgrund der bislang eindeutigen Ergebnisse einerseits und dem doch recht geringfügigen Interesse des Publikums andererseits, macht es wenig Sinn, den restlichen Teilabschnitt zu Ende zu führen.

Alles, was es hierüber zu erfahren gab, ist meiner Meinung nach bereits erfasst worden. Und ein Projekt sollte man dann abschließen, wenn alle gesetzten Ziele erreicht wurden. Dies ist bei der "KOKO" der Fall.

Methode
Die Datenerfassung für das KOKO-Projekt ist als empirische Prüfung der bestehenden Theorien über die Entstehung von Kondensstreifen durch den alltäglichen Flugverkehr zu verstehen. Aus den zur Verfügung stehenden Wetterdaten entstand eine Prognose des zu erwartenden Kondensstreifenaufkommens für den jeweils aktuellen Tag. Dadurch konnte jede/r Beobachter/in einen transparenten Vergleich zwischen den gemessenen bzw. vorherberechneten Wetterdaten und dem sichtbaren Geschehen am Himmel ziehen.

Problemfälle
Es kam insgesamt zu acht Nachfragen durch die Leser/innen, bezüglich möglicher Fehler in den täglichen KOKO-Prognosen. Alle acht Fälle basierten entweder auf Irrtümern (Zeitzone, Datum, Region vertauscht etc.), oder konnten anhand weiterer Analysedaten zufriedenstellend geklärt werden. Die nachträgliche Auflösung dieser Fälle konnte von jedem Interessierten öffentlich mitverfolgt werden.

Zuverlässigkeit
Außer den acht oben genannten anfangs noch unklaren Fällen, wurden durchweg ordentliche Prognosewerte erzielt. Das Einzige, das sich zunächst nicht ohne Weiteres prognostizieren lies, war erstaunlicherweise nicht, wo es zu keinen Kondensstreifen kommen durfte, sondern umgekehrt, also die Bereiche, in denen es zu einer vermehrten Streifenbildung hätte kommen sollen. Dies war wohl dem Umstand geschuldet, dass ich in der ersten Hälfte der KOKO-Serie die Werte immer etwas zu vorsichtig eingeschätzt hatte.

Doch auch dieses Problem verbesserte sich über die letzten ca. 20 Tagesprognosen deutlich, sodass sie gegen Ende der Serie auch diesbezüglich weit korrekter waren, als noch zum Anfang des Projektes.

Quellen
Um die tägliche KOKO-Prognose zu erstellen, wurden die aktuellen Daten verschiedener Wetterdienste genutzt. Darunter die von wetter3.de (Modellwetter), wetteronline.de (Wetterkarten) und eumetsat.org (Satellitendaten) und viele weitere. Mindestens die Daten der drei zuvor genannten Dienste wurden von mir lokal gesichert und bleiben weiterhin vorhanden.

Zusätzlich wurden auf der KOKO-Projektseite wiederholt Bilder, Videos und weiteres Datenmaterial aus der Zeit vor dem Jahr 2000 veröffentlicht, um zu zeigen, dass auch damals schon persistente Kondensstreifen existierten.

Hinzu kam etliches Datenmaterial zur Erklärung der Wolkenentstehung, der Gründe für die Variabilität des Himmelsblau, des ständigen Anstieges der Zahl der Flugbewegungen anhand von Statistiken oder diverse Veröffentlichungen von Forschungseinrichtungen zum Thema "Kondensstreifen".

Datenverluste/Ausfälle
Leider kam es während der Laufzeit des Projektes zu mehreren Ausfällen bei der Erreichbarkeit und damit einhergehend zu Teilverlusten der KOKO-Daten auf dem IKN-Server. Die Basisdaten für die fehlenden Datenabschnitte sind bei mir auf lokaler Ebene zwar vorhanden, aber ohne die Originalveröffentlichungen inklusive der damaligen Reaktionen der Leser/innen kaum sinnvoll nachvollziehbar.

Wir bitten diese Pannen zu entschuldigen!

Fazit
Über die Netto gerechnet zweieinhalb Monate der Prognosezeit kam es zu keinerlei vermehrten persistenten Kondensstreifen, die der offiziellen Lehrmeinung widersprochen hätten.

Immer waren eine sehr hohe Luftfeuchte einerseits und extrem tiefe Temperaturen andererseits an der Entstehung der gesichteten Kondensstreifen beteiligt. Dies konnte anhand der Wetterdaten und später auch durch Satellitenbilder (s. "KOKO nachgeschaut") nachgewiesen werden. Somit kam es zu keinem unerklärlichen bzw. künstlichen (im Sinne der "Chemtrail-Theorie") Kondensstreifenaufkommen.

Die im Rahmen der KOKO erfassten Daten zeigen allerdings ein erschreckendes Bild von der Luftverschmutzung in den oberen Schichten der Troposphäre. An Tagen, die für die optische Wahrnehmung einer vermehrten Kondensstreifenbildung günstig war, ist der hohe Luftverschmutzungsgrad, der durch den Flugverkehr verursacht wird, mehr als deutlich zu erkennen. Dieser ist an Tagen ohne jedweden erkennbaren Kondensstreifen, wenn auch weniger gut sichtbar, in gleicher Weise vorhanden.

Es dürfte auf der Hand liegen, dass diese Belastung negative Folgen für die gesamte Natur dieses Planeten hat. Somit besteht auch in dieser Hinsicht weiterer Handlungsbedarf zur Reduzierung der Emissionen aus dem Flugverkehr.

Chemtrailing
Aus den zuvor genannten Beobachtungen und Aufzeichnungen muss geschlossen werden, dass es über die gesamte Projektlaufzeit hinweg zu keinem "Chemtrailing" gekommen sein kann. Und zwar weder über dem offiziellen Beobachtungsgebiet der KOKO, also der BRD, noch über Europa. Europa wurde von mir im Rahmen des Projektes inoffiziell mitbeobachtet.

Die Gründe dafür, warum es zu keinem "Chemtrailing" gekommen sein konnte, sind mannigfaltiger Natur.

Begründung
1. Es kam zu keinerlei Streifen bei zu trockenen und/oder zu warmen Luftmassen.

2. Der Abriss bzw. das Wiedereinsetzen von Kondensstreifen, oder die Streifenbildung bzw. Nichtbildung in verschiedenen Höhen, konnten anhand von Wettermodellen und -sondendaten geklärt werden. Hierbei durchfliegt dasselbe Flugzeug entweder unterschiedlich feuchte und/oder unterschiedlich temperierte vertikal angeordnete Luftschichten. Diese vertikal angeordneten Schichtwechsel sind das Resultat natürlicher Prozesse innerhalb des Wettergeschehens. Durch diese Inhomogenitäten in den Luftmassen entstehen die Kondensstreifenabrisse bzw. das Wiedereinsetzen derselben.

Ähnlich sieht es mit den unterschiedlichen horizontal angeordneten Flughöhen aus. Ein tiefer fliegendes

Flugzeug kann unter Umständen in einer etwas feuchteren Luftschicht fliegen als ein Höheres. Ist die Lufttemperatur in der tieferen Zone niedrig genug, dann entsteht dort trotz der geringeren Flughöhe ein Kondensstreifen. Grundsätzlich gilt, dass das Wetter als Teil der Natur keine statischen Eigenschaften aufweist, sondern vielmehr ein lebendiges immerzu in Bewegung befindliches und in sich dynamisches Wesen besitzt. Daher muss jede rein statische Betrachtung in die Irre führen!

3. Es hat sich gezeigt, dass die Flughöhe im Zusammenhang mit der Kondensstreifenentstehung keiner festen Regel folgt, sondern dass diese immer dort entstehen können, wo das Verhältnis zwischen der Lufttemperatur und der Luftfeuchte bestimmte Werte aufweist.

In praktisch allen Fällen bildeten sich dann Kondensstreifen, wenn die Lufttemperaturen niedrig (ab ca. -40°C) und die Luftfeuchtewerte hoch (ca. 90%) waren. Und zwar unabhängig von der Höhe. Allerdings werden Lufttemperaturen von -40°C meist erst ab einer Höhe von ca. 8.000 m oder höher erreicht.

Im Allgemeinen gilt innerhalb der Troposphäre: je höher, desto kälter. Dieses Ergebnis deckt sich weitgehend mit dem in der Wissenschaft vorherrschenden Modell der Kondensstreifenentstehung.

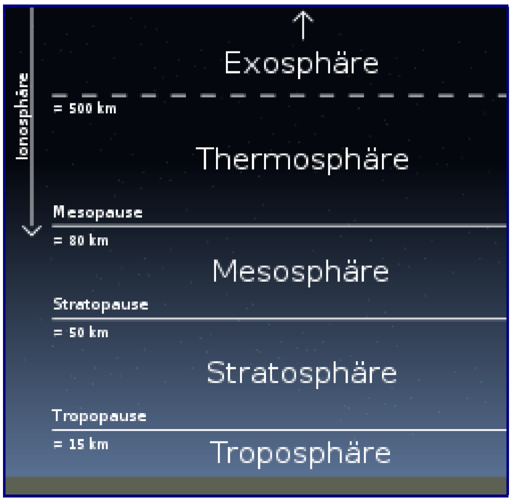
4. Bei Annahme dessen, dass “Chemtrails” als Waffe eingesetzt würden, wäre der Einsatz vollkommen von den jeweiligen Wetterbedingungen abhängig. Dies widerspricht den Notwendigkeiten militärischer Systeme, die auf freie Verfügbarkeit und jederzeitiger Einsatzbereitschaft getrimmt sind.

5. Würde das “Chemtrailing” zur Wettermanipulation eingesetzt werden, dann wäre das Ausbringen von künstlichen Aerosolen wie beobachtet ausschließlich in feuchte Luftmassen kontraproduktiv, da sie durch Kondensationseffekte über den Regen sehr bald aus der Luft gewaschen würden. Um ihren Zweck erfüllen zu können, müssten die Aerosole für möglichst lange Zeit in den oberen Luftschichten verbleiben. Dies ist unter den gegebenen Umständen aber nicht der Fall.

6. Das Ausbringen von schwefelhaltigen Aerosolen innerhalb der Troposphäre ist wirkungslos, weil sich die Partikel zwar mit Wärmeenergie aufladen, aber diese wieder an die niedrigen Luftschichten abgeben würden. Dies würde so nur in der höheren über der Troposphäre liegenden Stratosphäre funktionieren.

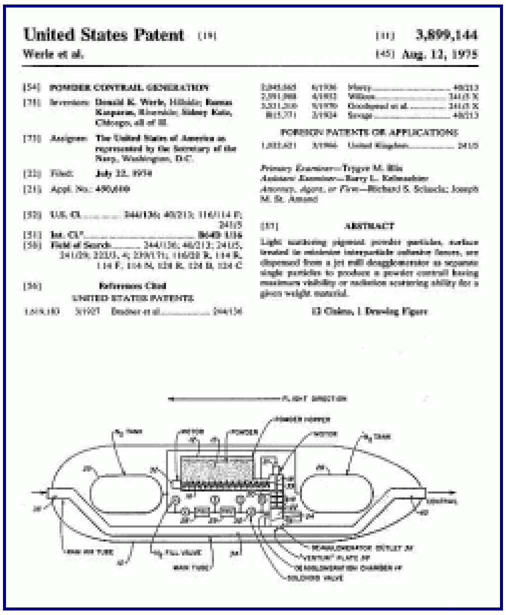
7. Die Verwendung von aluminium- und bariumhaltigen Aerosolen wurde und wird zwar diskutiert, doch würden diese zu negative Auswirkungen auf Mensch und Natur zeigen, sodass deren Einsatz wohl nur rein hypothetisch in Frage käme. Wenn überhaupt, dürften schwefelhaltige Aerosole zur Anwendung kommen. Doch auch über deren Auswirkungen auf die Natur liegen keineswegs als gesichert zu bezeichnende Erkenntnisse vor.

8. Um die schon angesprochenen Kondensationseffekte zu vermeiden, müssten die Sprühflugzeuge wesentlich höher fliegen, als dies die dafür in Frage kommenden Verkehrs-, Fracht- und Militärmaschinen tun. Deren maximale Flughöhe über Europa beträgt rund 12.000 m (der äußerste Rand der Troposphäre bzw. in der Tropopause).



Bildquelle: Wiki – Niko Lang

Damit die Luftfeuchte die Verbleibdauer der ausgebrachten Partikel nicht beeinträchtigt, wäre ein Flug in die extrem trockene Stratosphäre notwendig. Doch aufgrund der enormen Höhe stoßen die weitab meisten Flugzeugtypen, die für solche Sprühaktionen geeigneten wären, auf ihre physikalischen Grenzen. Und selbst jene Flugzeuge, die Höhen um die 17.000 m erreichen, können dies nur unter Einschränkung der Reichweite und dem Verlust von Frachtkapazität. Doch beides, nämlich eine ausreichende Reichweite und Frachtkapazität, wären notwendig, um ein ausgedehntes “Chemtrailing” zu ermöglichen.


United States Patent [19] — [11] 3,899,144
Werle et al. — [45] Aug. 12, 1975
[54] POWDER CONTRAIL GENERATION
[57] ABSTRACT

9. Zwar existieren Patente zur Ausbringung von Aerosolen per Flugzeug, doch bedeutet dies nicht, dass diese je umgesetzt wurden, geschweige denn heute im großen Maßstab Verwendung fänden. Es gibt keinerlei Hinweise aus der gesamten Flugzeugbranche darauf, dass solche Systeme für die alltägliche Anwendung realisiert worden sind.

Als eine der ganz wenigen Ausnahmen wären hier vielleicht die sogenannten “Hagelflieger” zu nennen. Dabei handelt es sich in der Regel um kleine ein- bis zweimotorige Propellermaschinen, die einen kleinen Tank zur Verteilung eines Silberiodid-Aceton-Gemischs mitführen. Dies dient dazu, die regionale Landwirtschaft bzw. Infrastruktur vor schweren Schäden zu bewahren, indem durch die “Impfung” der Wolken deren rasches Abregnen bewirkt werden soll. Das Ziel ist hierbei, ein zu starkes Anwachsen der Hagelkörner zu verhindern, um größere Schäden zu vermeiden.

Die Technik der “Hagelflieger” kam auch in Kriegsgebieten zur Manipulation der Niederschlagsmengen und bei Großveranstaltungen zum Zwecke des “Schönwettermachens”, durch frühzeitiges künstlich verursachtes Abregnen bei wolkenverhangenem Himmel zum Einsatz.

Dies alles hat jedoch nichts mit dem zu tun, was unter dem Begriff des “Chemtrailings” verstanden wird.

10. Die für ein funktionierendes “Chemtrailing” notwendige weltweite Logistik konnte bislang nicht nachvollziehbar nachgewiesen werden. Auch ist sie unter dem Gesichtspunkt einer allumfassenden Geheimhaltung nicht realisierbar.

Das häufig zitierte “Manhattan-Projekt”, dass trotz Zehntausender von Mitarbeitern/innen dennoch geheim blieb, kann hier nicht als Vergleich dienen, denn dabei wurde an zentraler Stelle eine völlig neue Technologie innerhalb eines räumlich klar abgetrennten Bereiches erforscht.

Die “Chemtrail-Logistik” jedoch müsste weltweit, angefangen von der Flugzeugentwicklung, der Kerosinherstellung bis hin zum technischen Service für die im Einsatz befindlichen Flugzeuge, lückenlos funktionieren. Das ist unter solchen Voraussetzungen und angesichts der sehr hohen Anzahl der daran beteiligten Personen schlichtweg undenkbar.

11. Alle genannten Probleme sind längst durch andere Technologieansätze umgehbar. Zum Beispiel durch das Ausbringen von Partikeln über große bodengebundene Ballons bzw. Blimps. Diese werden bis auf etwa 18.000 m Höhe hinauf in die Stratosphäre gelassen. Dann wird das künstliche Aerosol über Schlauchsysteme zum Ballon/Blimp gepumpt und von dort in die Stratosphäre abgelassen (künstliche Nachahmung des Vulkanasche-Effekts).

Dieses Verfahren wurde bereits getestet und gilt als sicher, kostengünstig und bestens kontrollierbar, da man u.a. die Bodenstationen leicht gegen Angriffe schützen kann. Auch ist eine Stationierung dieser Ballons auf hoher See per Schiff möglich. Das System benötigt weltweit nur ein paar Dutzend solcher Stationen, um die gesamte Stratosphäre der Erde mit künstlichen Aerosolen einzuhüllen. Hierfür sollen schwefelhaltige Aerosole verwendet werden. Rein technisch betrachtet, wären aber auch Partikel aus Aluminium, Aluminiumoxid und Bariumtitanat möglich. Der optische Effekt entspräche in etwa einem dauerhaft grauen Himmel.



Vorgeschlagene Techniken zur Reduktion der Sonneneinstrahlung (Solar Radiation Management (SRM)) Quelle: Wikipedia

Das bekannteste Projekt dieser Art nennt sich “Spice Project” und wird u.a. von genau jenem Wissenschaftler betrieben, der auch schon am lautesten von allen Geo-Engineering-Leuten über das Ausbringen von Aluminium-Barium-Partikeln per Flugzeug nachdachte, nämlich dem aus Kanada stammenden Professor für angewandte Physik David Keith.

Doch das Ausbringen der Aerosole per Flugzeug, wohlgemerkt in die Stratosphäre, wäre praktisch unbezahlbar, denn um die gleiche Effektivität bei der Erdabschirmung zu erreichen, wie es das “Spice Project” verspricht, müsste man jedes Jahr Millionen Flüge durchführen. Auch wäre diese Variante logistisch kaum zu bewältigen.

12. Die oft vermutete Verwendung von “Chemtrails” im Zusammenhang mit “HAARP” muss ebenfalls bestritten werden, da diese beiden Techniken in völlig verschiedenen Höhen und atmosphärischen Zonen eingesetzt werden.

Die “Chemtrailing-Methoden” würden laut der Theorie entweder in der Troposphäre, der Tropopause (über Europa bis 12.000 m) oder maximal, und hier nur unter extremem Aufwand, in der Stratosphäre (über Europa oberhalb von 12.000 m) zum Einsatz kommen. Die HAARP-Technologie wird jedoch in der Ionosphäre (Höhe ab etwa 80-1.000 km) eingesetzt. Nicht umsonst werden Anlagen wie “HAARP” auch als “Ionosphärenheizer” bezeichnet.

Die betreffenden Atmosphärenschichten liegen jedoch derart weit voneinander entfernt, dass ein sinnvolles Zusammenwirken als nicht denkbar erscheint.

13. Es konnten keine signifikanten Wetteranomalien bezüglich wiederholter extremer Trockenheit oder umgekehrt erhöhtem Niederschlag bestätigt werden, die auf eine künstliche Manipulation des Wetters schließen lassen. Das gilt sowohl für das von der KOKO beobachtete Kernland Deutschland, als auch für die umliegenden Staaten. Zu diesen Wetterphänomenen hätte es aber kommen müssen, wenn z.B. über Deutschland tatsächlich massiv gesprüht würde.

14. Sämtliche KOKO-Daten beruhen auf den Angaben professioneller Wetter- bzw. Satellitendiensten. Alle Ergebnisse konnten von den Lesern/innen nachvollzogen werden. Zumindest an Tagen ohne Bewölkung sogar mit bloßem Auge. Das bedeutet, dass die KOKO-Daten, im Gegensatz zu den oft als “Beweis” für ein angeblich aktives “Chemtrail-Progamm” herangezogenen Youtube-Videos, keineswegs subjektiver, sondern objektiver Natur sind. Da sich die KOKO-Ergebnisse, anders als die Macher sämtlicher Youtube-Videos, der öffentlichen Prüfung unterzogen haben, muss deren Qualität als weitaus höher erachtet werden.

Ergänzendes

Da sich nahezu alle oben beschriebenen Daten in den KOKO-Projektseiten wiederfinden, habe ich auf eine Verlinkung der Inhalte bewusst verzichtet. Sofern dies im Rahmen der eventuell folgenden Diskussion im Kommentarbereich erforderlich ist, werde ich bei Bedarf die entsprechenden Links nachreichen.

Dank

Mein besonderer Dank gilt dem Team von wetteronline.de, die uns bei Bedarf die Veröffentlichung ihrer Wetterkarten gestattet haben. Des Weiteren bedanke ich mich bei Jens Blecker, dem Blogbetreiber von IKNews.de, für die von ihm zur Verfügung gestellte KOKO-Projektseite. Und natürlich, bei meinem/unserem Kollegen “Zartbitter” für seine Unterstützung über die gesamte Zeitdauer des Projektes hinweg.

Abschlussbemerkungen

Die Ergebnisse des KOKO-Projektes offenbaren zwar, dass es zur Zeit kein aktives “Chemtrailing” gibt und dass diese Technik nach dem letzten Stand der Technik wohl auch nie per Flugzeug zum Einsatz kommen wird. Doch das bedeutet nicht, dass es zu keinerlei großangelegten Aktivitäten mit dem Ziel der Manipulation des globalen Erdklimas kommen könnte. Daraus ergibt sich, dass die Menschen rund um den Globus auch in Zukunft bei diesem Thema wachsam und kritisch bleiben müssen.

Allerdings, und das gilt es dabei immer zu bedenken, jedwede unsachliche oder auf reinem Glauben basierende Kritik an einer als gefährlich betrachteten Sache oder Entwicklung, schwächt und unterminiert

die Glaubwürdigkeit des Widerstandes.

Dieser Hinweis ist allgemeingültig zu verstehen, betrifft also jegliche Form der Kritik unabhängig von der damit gemeinten Sache oder Entwicklung selbst.

Alles, was da noch kommen wird, liegt in unser aller Mitverantwortung!

AE-35

“Menschen, wenn sie schon nicht Recht haben, behalten es doch gern, und dies besonders in Situationen, in denen ihnen Zweifel und Unsicherheit zusetzen.

Einzugestehen, dass man nicht weiß, oder dass man etwas Falsches angenommen hatte, als man eine bestimmte Entscheidung traf, mag einem weisen Mann leicht fallen, aber die Fähigkeit zu solchen Eingeständnissen ist wohl gerade ein Zeichen der Weisheit, und die meisten Akteure in komplexen Handlungssituationen sind nicht, oder noch nicht weise.”

Dietrich Dörner, zitiert aus “Die Logik des Misslingens”

Bildquelle: Wikipedia Prashanta

Quelle: http://www.iknews.de/2013/01/26/myth-bust-chemtrails-vs-koko-abschlussbericht/